

**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°60**



Eguberri on, Joyeux Noël !

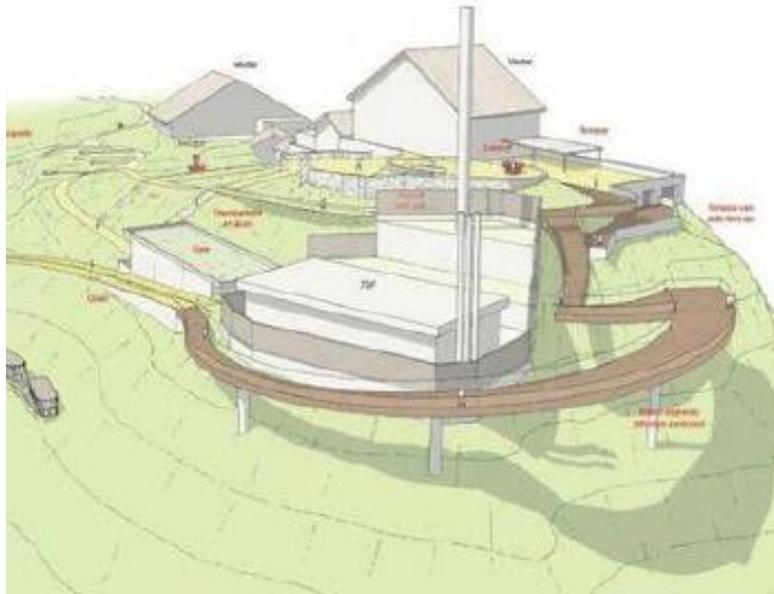


Urte berri on, Bonne année !



➤ **Le projet LARRUN 2020 semble avoir vécu**

Lors de la réunion du mardi 5 mars qui s'est tenue au siège de la communauté d'agglomération côte basque sud, le Conseil Départemental 64 et le COPIL (Comité de Pilotage) l'ont annoncé officiellement aux associations, le projet LARRUN 2020 est remis à plat !



Les aménagements tels Passerelle au sommet et les diverses attractions prévues, les ajouts de deux trains, les nouveaux parkings à St Ignace sont abandonnés...

Désormais la Rhune est considérée dans sa globalité MONTAGNE !

Dans les mois à venir seront mis en place des ateliers auxquels participeront toutes les parties prenantes, y compris les associations pour dessiner les contours d'un nouveau projet.

➤ **La LGV Bordeaux Mont-de-Marsan Dax, ne figure pas dans le projet de la loi LOM.**

Le député girondin LREM Benoît Simian dans un communiqué de presse révèle la traduction de la loi LOM, en termes de programmation d'investissement en Nouvelle-Aquitaine avec « *des engagements financiers importants* » en région.

Il indique aussi « *le renoncement à la construction d'une grande voie de communication européenne* »

Les grands projets ferroviaires présentés en annexes de la loi LOM (et qui pourront être revus et corrigé par le Parlement, lors des débats) sont loin de contenter les élus locaux.

Concernant la **LGV Bordeaux-Toulouse**, la priorité est en réalité placée sur les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) et au sud de Bordeaux pour décongestionner des voies saturées et ainsi accroître les circulations de TER. Une manière pourtant pour le Gouvernement

de confirmer son intérêt pour l'infrastructure, qui après l'aménagement des sorties aux abords des deux capitales régionales, envisage bel et bien la réalisation d'un premier tronçon entre Agen et Toulouse. Pour autant, du côté des élus on note avec regret que les propositions de financements proposées ne figurent pas dans la loi, nourrissant de vives inquiétudes sur le calendrier réel de réalisation du projet...



Sur la **LGV Bordeaux Mont-de-Marsan Dax Espagne**, il n'y a là pas vraiment de surprise : le projet est clairement évacuée par le Gouvernement, et ne figure pas dans le projet de loi.

« C'est une mauvaise nouvelle pour les habitants des Landes et pour notre environnement car seule une voie nouvelle permet une augmentation importante du nombre de trains du quotidien ainsi que le report sur rail des milliers de camions qui encombrant nos routes. C'est aussi un mauvais coup porté à l'attractivité et au développement économique de notre territoire. C'est enfin le renoncement à la construction d'une grande voie de communication européenne » regrettent en chœur les élus socialistes landais dont Alain Vidalies, ancien ministre des Transports qui en avait signé la déclaration d'utilité publique, sous le mandat de François Hollande.

Profitant des débats parlementaires à venir, députés et sénateur PS landais annoncent d'ores et déjà qu'ils déposeront des amendements visant à réinscrire la LGV Bordeaux-Mont de Marsan-Dax vers l'Espagne dans le projet de loi pour maintenir sa réalisation en 2027.

➤ **Les bonnes nouvelles s'enchaînent pour les promoteurs de la LGV GPSO**

Le Sénat a introduit le 21 mars le principe de sociétés de projets dans la loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Une "très bonne nouvelle" pour les défenseurs de la LGV Bordeaux-Toulouse qui le réclamaient de longue date afin de financer la réalisation de la ligne.

Le travail de lobbying engagé de longue date par les élus en faveur de la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse a-t-il fini par payer ?



Depuis plusieurs mois, Carole Delga, Jean-Luc Moudenc, Alain Rousset et Jean-Louis Chauzy (Eurosud Team) bataillaient ferme pour convaincre les parlementaires de réintroduire, via un amendement, des sociétés de projets dans le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). C'est ce qui a été fait à l'initiative des sénateurs, toutes tendances politiques confondues, des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine. Cet amendement suggère à l'Etat de prioriser la création d'un établissement public dénommé "Société du Grand projet du Sud-Ouest", un outil qui doit permettre d'anticiper le portage financier futur des LGV. Il a reçu un avis favorable de la commission parlementaire.

L'enjeu est de taille. Ces sociétés de projets doivent en effet permettre d'identifier des ressources territoriales nouvelles et des financements innovants et d'accélérer le calendrier de réalisation des deux lignes à grande vitesse.

Une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, la France a très récemment demandé l'inscription de la LGV Bordeaux-Toulouse dans le corridor prioritaire Atlantique, et celle de Toulouse-Narbonne dans le corridor prioritaire méditerranéen. Si cette demande est validée par les instances européennes, ces deux projets pourraient donc être éligibles à des financements européens, notamment du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) qui pourrait être doté d'un budget de 30 milliards d'euros.

➤ **Sociétés de projets, le lobbying a fini par payer !**

Le 14 juin, les députés ont voté à l'unanimité la création des « sociétés de projets ». Cette nouvelle structure juridique soutenue par plusieurs élus d'Occitanie est l'outil qu'il manquait au Conseil régional et aux autres collectivités pour relancer le projet de la LGV Bordeaux-Toulouse mais aussi Bordeaux-Dax.

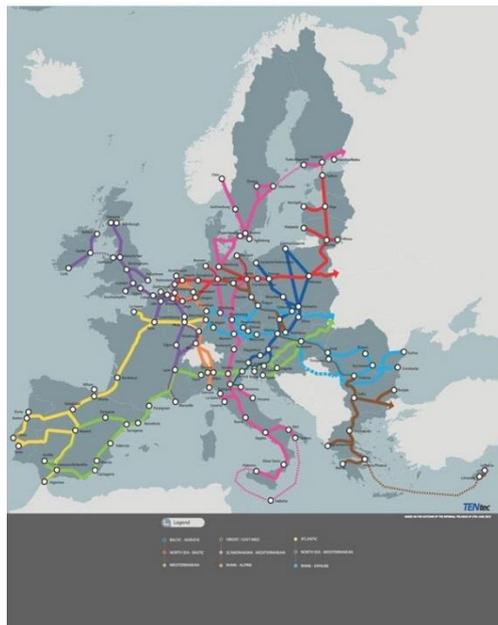
Cet établissement public dans lequel les collectivités locales seront impliquées, aura vocation à piloter le financement de la ligne. Fût-elle fondamentale, la création de cette « coquille juridique » n'est toutefois qu'une première étape. Reste à la remplir, en contenu sonnant et trébuchant...

A ce propos, Jean-François Portarrieu souligne qu'Elisabeth Borne, la ministre de Transports, a lancé une mission qui devrait rendre, cet été, ses conclusions à propos des ressources fiscales dont pourraient bénéficier les « sociétés de projets ».

Jean-Louis Chauzy, Président du Ceser (Conseil économique social et environnemental régional) et d'Eurosud Team n'est pas le dernier à applaudir l'adoption, par l'Assemblée, de cet amendement. Cette solution juridique peut permettre, selon lui, de démarrer les travaux de la ligne Bordeaux-Toulouse à l'horizon 2021, alors que pour Carole Delga, « la LGV peut être réalisée en huit à neuf ans »

➤ **LGV. L'Union européenne valide le corridor Bordeaux-Toulouse-Narbonne**

La Ville rose vient d'intégrer le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Ce schéma de développement des infrastructures de transports de l'Union européenne permet d'apporter des financements de l'UE à hauteur de 20% aux projets d'infrastructures qui y sont inscrits. De quoi accompagner le financement de la LGV qui fait toujours débat.



Le lobbying des grands élus de Nouvelle Aquitaine et d'Occitanie a bien fonctionné !

Cette reconnaissance sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne a été confirmée par la ministre des Transports Elisabeth Borne.

« Cette décision confirme que Toulouse compte désormais parmi les grandes métropoles européennes dont les interconnexions doivent être renforcées », s'est félicité Jean-Claude Dardelet, vice-président en charge des affaires européennes et partenariats économiques internationaux de Toulouse Métropole dans un communiqué.

➤ **Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux devant la Cour d'appel : les juges rétablissent la DUP annulée en première instance !**

Le tribunal administratif de Bordeaux avait annulé la déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux au motif que ceux-ci n'avaient « aucune rentabilité ». Cette décision compromettait la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. En appel la Cour en a jugé tout autrement estimant que ces aménagements étaient rentables. Des personnes proches du dossier y voient là l'intervention pesante du Conseil

d'Etat sur les juges en charge de la décision. La pression est déjà mise sur cette même Cour d'appel qui déjugera une décision similaire sur les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse. En effet, le Tribunal administratif de Toulouse avait lui aussi annulé la DUP de ces aménagements ferroviaires au même motif : leur absence de rentabilité !

➤ **TER : le diagnostic inquiétant de la Cour des comptes**

La Cour des comptes s'interroge sur l'efficacité du modèle économique des TER. Les régions, autorité organisatrice de ces transports, y consacrent des dépenses publiques importantes, pour une qualité de service jugée « *insuffisante* » par les magistrats enquêteurs. Pourtant, la fréquentation a baissé de 2012 à 2016, avant un léger rebond en 2017. Et ce, malgré des investissements importants des régions depuis le début de la période pour améliorer l'état du matériel roulant. La concurrence des cars Macron, celle du covoiturage ont joué, tout comme la chute du prix de l'essence entre 2012 et 2016. Mais pas seulement. La baisse de la fréquentation « *s'explique également par des facteurs propres au groupe public ferroviaire, qui fragilisent sa qualité de service, marquée depuis 2012 par un niveau trop élevé de suppressions de trains et par une augmentation du nombre de trains en retard, en comparaison notamment avec les moyennes européennes* ».

Grèves en 2014, 2016 et 2018, mauvais état du réseau, les raisons de cette dégradation du service sont multiples.



La délicate question des petites lignes

« Le réseau emprunté par les TER est en effet fortement dégradé, en particulier *en ce qui concerne les lignes les moins fréquentées qui, en 2017, représentaient 9 137 kilomètres sur les 20 489 kilomètres de lignes utilisées par des TER. Cette dégradation de l'état du réseau ferré a conduit SNCF Réseau à multiplier les ralentissements des circulations, voire à suspendre le service pour des raisons de sécurité* ». 285 gares à travers la France accueilleraient en moyenne 3 voyageurs par jour ! Prudents, ils ne proposent pas formellement de supprimer toutes les lignes peu fréquentées ; ils suggèrent plutôt de réaliser des audits pour décider s'il ne serait pas plus pertinent d'opérer un car, un minibus ou des taxis réguliers ou à la demande. Pour décider, chaque région devrait faire réaliser des études économique et environnementale. En effet, contrairement à ce qu'on pourrait penser au premier abord, les TER n'ont pas forcément un bon bilan énergétique sur les lignes non électrifiées qui fonctionnent au diesel... Une orientation explosive dans le contexte actuel.

Les contribuables passent à la caisse

Les lignes de TER s'avèrent chères à opérer. « *La prise en compte des coûts, certes de nature différente, tels que les coûts d'exploitation, les investissements, le régime de retraite des cheminots et les coûts environnementaux, représente environ 8,5 milliards d'euros en 2017, soit un coût moyen par voyageur-kilomètre de 61 centimes d'euro : cela fait du TER le mode de transport le plus coûteux, à l'exception du taxi à un ou deux voyageurs.* » Des coûts essentiellement assumés par les contribuables, à 88 %, et non par les passagers à travers le prix de leur billet (12 %). La Cour des comptes propose donc d'augmenter les coûts assumés par les passagers, sous forme de hausses de prix.



Préparer davantage l'ouverture à la concurrence

La Cour des comptes table sur l'ouverture à la concurrence, qui peut être expérimentée d'ici à 2023 avant de devenir obligatoire, pour redonner un pouvoir de négociation aux régions face à la SNCF. Ces dernières doivent mieux se préparer. « *Les régions doivent très rapidement renforcer les compétences de leurs services, notamment en recourant davantage à des profils d'expertise technique, juridique et financière* », prévient-elle. Pour l'heure, peu d'entre elles prévoient vraiment d'y recourir d'ici à 2023. Seules 3 – Paca, Hauts-de-France, Grand Est – ont déjà entamé les procédures de mise en concurrence.

Il faudra aussi augmenter la qualité du réseau afin de renforcer le modèle des TER. « *Il devient impérieux de clarifier les rôles respectifs des différents acteurs. Si SNCF Réseau se doit d'assumer directement, avec le soutien financier de l'État, les investissements de renouvellement et d'amélioration du réseau structurant, la question est posée de transférer aux régions la propriété des infrastructures régionales et de leur laisser la possibilité de choisir leur gestionnaire d'infrastructures* », considère la Cour.

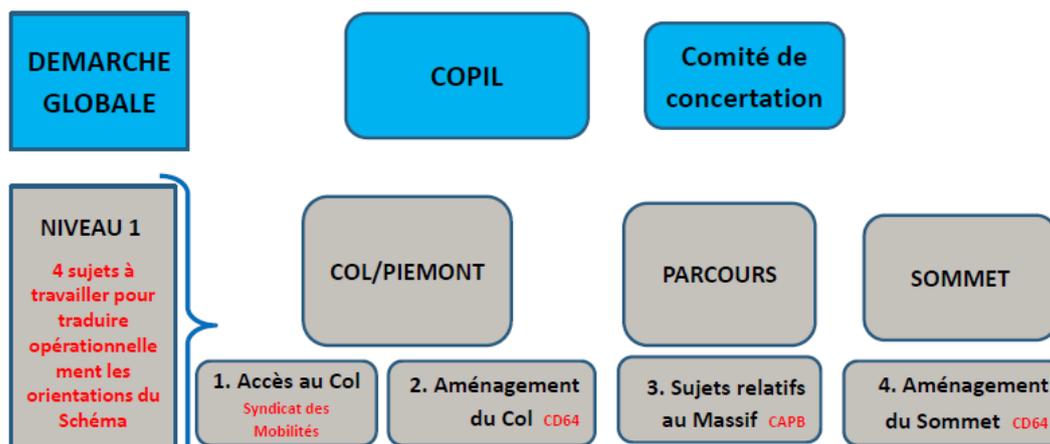
Prudence du ministère des Transports

Il salue la recommandation des magistrats de réaliser une analyse économique et environnementale pour chaque ligne. Mais c'est pour mieux envoyer la patate chaude d'éventuelles fermetures aux collectivités. « *En tout état de cause, les régions sont seules légitimes pour tirer les conclusions de ces analyses* »

« *Nous souhaitons (...) réaffirmer l'importance des infrastructures ferroviaires de desserte fine (...) notamment dans les zones rurales souvent défavorisées en matière d'offres de mobilité. Bien qu'elles soient peu circulées, de telles lignes ferroviaires sont indispensables au maillage de notre territoire et au transport du quotidien. Le financement de leur régénération est assuré à la fois par l'État et les collectivités territoriales, au premier rang desquelles les régions, dans le cadre des contrats de plan.* »

➤ 12 décembre : Comité de coordination n°3 sur le projet Larrun

Ce fut une réunion d'information surtout. Nous avons eu la confirmation de l'avis donné, le 11 octobre 2019, par la Commission Départementale des Sites et des Paysages (CDNPS) au projet présenté par le cabinet Andueza. Cependant, les opérations d'aménagement qui découleront de la mise en œuvre opérationnelle du schéma feront chacune l'objet d'une présentation en commission des sites par les différents maîtres d'ouvrages. Sont rappelées les orientations retenues en concertation avec les associations pour l'aménagement du col, du parcours et du sommet. Nous sont ensuite exposés les travaux envisagés sur la voie. L'abandon de trains supplémentaires est confirmé et l'acquisition d'un tracteur pour la réalisation des travaux et comme secours en cas de panne d'une locomotive est envisagée.



Quatre commissions de travail seront mises en place pour donner aux orientations une traduction opérationnelle. Ces 4 commissions donneront les solutions pour l'accès au col et à son aménagement, les solutions aux sujets relatifs au massif et à l'aménagement du sommet. Chaque commission se composera de 15 personnes maximum dont 5 représentants des associations.

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

Venez-vous informer : REUNION TOUS LES 1^{er} LUNDIS du mois (20H 30) Maison des associations « Kixoenea » Urrugne

- Ralliez de nouvelles personnes à notre cause et faites les adhérer à Nivelles Bidassoa.
- Enveloppes « Non à la LGV »

Vous pouvez toujours passer vos commandes à Nivelles Bidassoa (nivellesbidassoa@gmail.com) **7euros le paquet de 100 enveloppes**. Vous pouvez en prendre livraison soit chez Pantxo Tellier, 770 chemin de Kampobaïta à Urrugne (téléphone 05 59 54 31 55) soit le premier lundi de chaque mois à Kixoenea maison des associations à partir de 21H

- Demandez nous banderoles et autocollants pour pavoiser vos maisons, vos propriétés, celles de vos voisins et vos voitures.

NIVELLE BIDASSOA

Association loi de 1901
w641001523 nivellebidasoa@gmail.com
Siège social chez M. Pantxo Tellier
770 chemin Kampobaïta
64122 URRUGNE

BULLETIN D'ADHESION

NOM : PRENOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL : VILLE :

Adresse électronique :